

Afdeling	: R&E - Algemeen	B&W-voorstel:
Naam opsteller voorstel	: Ralph van den Waardenberg (0495-575683)	DJ-1809638
Portefeuillehouder	: L.A.W. (Lizbeth) Steinbach	Zaaknummer:
		1809629
		Publicatie:
		Openbaar

Onderwerp

Uitvoeringsregels Laadinfrastructuur Weert.

Voorstel

De uitvoeringsregels Laadinfrastructuur Weert vast te stellen.

Inleiding

De gemeente Weert heeft de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn. Duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol om deze ambitie te bereiken. Deze ambitie is beschreven in de Weerter Routekaart Energie, in de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan Weert 2030.

Ten aanzien van duurzame mobiliteit is het beeld nu dat het aantal elektrische auto's snel toeneemt. Vanaf 2030 dienen alle nieuw verkochte auto's emissieloos te kunnen rijden. Deze ontwikkelingen vragen om een gelijktijdige ontwikkeling van de benodigde laadinfrastructuur. Hiertoe heeft het college van B&W op 28 januari 2020 besloten deel te nemen aan de gezamenlijke aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur onder leiding van de Provincie Noord-Brabant. Vattenfall is op dit moment de uitvoerende partij en heeft de opdracht om het aantal laadpalen te realiseren die gesteld zijn in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en benoemd in de Regionale Energie Strategie (RES 1.0).

Omdat het aantal laadvoorzieningen in de openbare ruimte de komende jaren sterk toeneemt is het vanuit de RES 1.0. verplicht gesteld om uitvoeringsregels voor de plaatsing vast te stellen. Op deze wijze kan op een eenduidige, makkelijke en proactieve manier samengewerkt worden met de partners om de doelstellingen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) te behalen.

Beoogd(e) doel(en)

Een passend aanbod laadvoorzieningen plaatsen tot 2030.

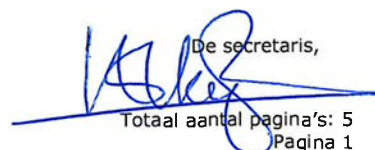
Weert, 9 september 2022	S	B	W	W	W	W	W
	MM	RV	MvdH	WvE	SW	LS	MF
	akkoord						
	bespreken						
Soort besluit: Besluit college							

In te vullen door het B&W secretariaat:

- Akkoord
 Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder
 Anders, nl.:
- Niet akkoord
 Gewijzigde versie

Beslissing d.d.: 1 november 2022

Nummer: 6


 De secretaris,
 Totaal aantal pagina's: 5
 Pagina 1

Te behalen resultaten

De komende drie jaar, conform prognoses vanuit de RES 1.0, circa 238 publieke laadpalen in de openbare ruimte plaatsen van de gemeente Weert. Het doel is om het aantal verwachte laadpunten te laten meegroeien met de ontwikkeling van het elektrisch vervoer.

Uit te voeren activiteiten

Het plaatsen van in totaal circa 238 publieke laadpalen in de openbare ruimte voor 2025.

Argumenten

De uitvoeringsregels laadinfrastructuur zijn noodzakelijk om de proactieve plaatsing van laadpalen, samen met partners in goede banen te leiden.

De uitvoeringsregels gaan in op de beleidskeuzes die de gemeente Weert heeft gemaakt om uiteindelijk in 2040 energieneutraal te zijn. Daarbij is het van belang dat de uitrol van laadinfrastructuur gecontroleerd verloopt. Hierbij wordt zoveel mogelijk tegemoet gekomen aan verschillende belangen: zowel die van elektrische rijders als die van niet-elektrische rijders. De uitvoeringsregels zijn een concreet handvat en zijn een houvast voor bestaand beleid op het gebied van energie (Weerter Routekaart Energietransitie) en mobiliteit (Mobiliteitsplan Weert 2030).

Het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte is niet nieuw, maar komt nu wel in een stroomversnelling.

Momenteel zijn er 126 reguliere laadpunten en 6 snellaadpunten in de gemeente, waarvan op dit moment 20 laadpalen in de openbare ruimte staan. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) moet dit aantal groeien naar 260 laadpunten binnen Weert. Daarom is als doel opgenomen dat er 238 laadpalen gerealiseerd dienen te worden, omdat er nu reeds circa 20 zijn gerealiseerd. Deze laadpunten moeten voorzien in de laadbehoefte in de gemeente van onder andere de 2.855 elektrische personenauto's die naar verwachting in 2025 in Weert geregistreerd zijn.

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces.

Het is belangrijk duidelijke regels te hebben als het aankomt op de uitvoering. Daarnaast is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij meerdere gemeentelijke afdelingen, die op de hoogte zijn van elkaars werk en visie, zoals mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, industrie en toerisme. Daarom is het wenselijk vastgestelde uitvoeringsregels op het gebied van laadinfrastructuur te hebben.

Om de doelen voor laadinfrastructuur te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de Samenwerkingsregio Zuid.

Dit samenwerkingsverband behelst de provincies Noord-Brabant en Limburg en de inliggende netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte. Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

Openbare laadpalen worden naar laadbehoefte verdeeld over de gemeente.

Op basis van woningtype (bijv. vrijstaand versus appartement) wordt gekeken of het nodig is om een openbare laadpaal te plaatsen. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat in een omgeving de behoefte laag is omdat er al veel laden op eigen terrein plaatsvindt. Vervuiling van het straatbeeld, claimgedrag van bestuurders en verdrukking van overige plaatselijke belangen wordt zoveel mogelijk voorkomen door de volgende uitgangspunten te hanteren:

1. Bij de uitrol wordt ingezet op locaties die in potentie laadpleinen kunnen worden. Dit zijn strategische plekken in de wijken. De plaatsing van losse laadpalen (op langspaarkeerplaatsen) wordt waar mogelijk voorkomen.
2. Openbare laadpalen worden waar mogelijk niet rechtstreeks voor de deur van de aanvrager geplaatst ter voorkoming van claimedrag en verdrukking van overige plaatselijke belangen.

De gemeente kan altijd zelf bepalen of het nodig is laadpalen te plaatsen in een bepaald gebied. Dit is de zogenoemde 'strategische laadpaal'.

De proactieve uitrol van de laadpalen wordt op dit moment verzorgd door een marktpartij (Vattenfall), hieraan zijn voor de gemeente geen kosten verbonden. Het staat de gemeente vrij om zelf locaties in de openbare ruimte aan te wijzen waar het plaatsen van laadpalen gewenst is, maar niet door de marktpartij zelf aangewezen. Men spreekt in een dergelijk geval over een 'strategische laadpaal'. De kosten voor het plaatsen van strategische laadpalen is in beginsel € 0,-. Als blijkt dat na twee jaar minder dan 2.400 kWh elektriciteit is afgenomen, is een gemeentelijke bijdrage van € 1.500,- benodigd. Met de strategische laadpalen faciliteren we bijvoorbeeld bezoekers van onze gemeente. We hebben hierbij toeristische transferlocaties voor ogen: startplekken om te wandelen en te fietsen. Voor strategische plaatsing in het licht van de provinciale aanbesteding moet rekening worden gehouden met een gemeentelijke bijdrage (zie Financiële gevolgen in dit voorstel).

Kanttekeningen en risico's

Verlengd private aansluitingen (VPA) worden niet (meer) gefaciliteerd.

Op sommige locaties zien we dat bewoners vanuit hun woning een kabel over het trottoir en / of de weg leggen om hun auto op te laden. Dit is geen duurzame en volwaardige oplossing. Dit laden vanuit een woning naar een openbare parkeerplaats met een kabel over of onder de stoep is ongewenst en is juridisch zeer complex. Daarom ondersteunen wij dit niet c.q. staan wij dit niet toe.

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind geven piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aard-gasvrije wijken voor een grotere vraag zorgen.

Binnen dit complexe plaatje neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden en kan de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen en hierdoor een risico betekenen voor het halen van onze ambities in laadinfrastructuur en in de energietransitie. De netbeheerders staan voor de uitdaging ervoor te zorgen dat het net deze verandering aankan. Het is daarom onze verantwoordelijkheid om tijdig, op basis van prognoses, aan te geven welke laadinfrastructuur gewenst is voor de komende jaren. De netbeheerder kan vervolgens inzicht geven over de haalbaarheid en eventueel maatregelen treffen om te zorgen dat er voldoende ruimte op het net is. Deze informatie nemen we ook mee in de Regionale Energiestrategie (RES 1.0) en de netimpact berekening die in dat kader periodiek wordt uitgevoerd.

Strategische laadpalen kosten geld

Als de gemeente kiest voor het plaatsen van een strategische laadpaal, dan zijn hier kosten aan verbonden. Die worden niet direct berekend, maar enkel nadat blijkt dat er na twee jaar minder dan 2.400 kWh elektriciteit is afgenomen. Dan is een eenmalige bijdrage van € 1.500,- benodigd. Wanneer de gemeente afspraken maakt met derden over het gebruik van een strategische laadpaal, reserveren de gemeente en de initiatiefnemer beiden eenmalig € 750,- per laadpaal.

Financiële, personele en juridische gevolgen

Op basis van de huidige markt en in de context van de lopende aanbesteding kan de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente.

Strategische laadpaal

Kosten eenmalig € 1.500,-. Wanneer de gemeente afspraken maakt met derden over het gebruik van een strategische laadpaal, reserveren de gemeente en de initiatiefnemer beiden eenmalig € 750,- per laadpaal. Voor verplaatsing of verwijdering van een strategische laadpaal wordt een eenmalige gemeentelijke bijdrage van respectievelijk € 750,- en € 300,- gereserveerd. Aangezien strategische laadpalen meestal bij nieuwe ontwikkelingen c.q. bij grote reconstructies worden doorgevoerd worden de kosten uit de betreffende projecten gedekt. Het is nu niet nodig hiervoor apart geld te alloceren.

Overleg gevoerd met

Intern:

Tjalle Fijlstra – afdeling R&E – duurzaamheid en energie
Werner Mentens – afdeling R&E – groen, toerisme & recreatie en biodiversiteit
Helen van Bodegom – afdeling R&E - stedenbouwkundige
Jurjen Feld – afdeling OG – parkeerregisseur
Eddy Duprée – afdeling OG – voormalig verkeerskundige
Dirk Franssen – afdeling OG – voormalig programmaregisseur weginfrastructuur
Dirk Voermans – afdeling Concern - communicatieadviseur

Extern:

██████████ – Driven by Values
██████████ – Kragten
██████████ – RMO Coördinator Midden-Limburg

Participatie

Voor inwoners en ondernemers geldt dat we hen actief betrekken bij de uitrol van laadinfrastructuur in de gemeente. Dit doen we door het beschikbaar stellen van de plankaart waarop huidige laadpalen, reeds ingeplande laadpalen en gewenste laadpalen interactief benaderbaar zijn. Vattenfall stelt een aantal locaties per tranche voor en verzoekt de gemeente die te beoordelen. Hierbij wordt iedere keer actief gecommuniceerd met de inwoners om te reageren en mee te denken over de locaties.

Communicatie

Na besluitvorming in het college wordt de gemeenteraad geïnformeerd middels de bijgevoegde raadsinformatiebrief. Tevens wordt een persbericht via de bekende kanalen verspreid.

Planning en uitvoering

De uitvoeringsregels passen we op dit moment reeds toe, omdat de proactieve plaatsing van laadpalen via Vattenfall reeds loopt. Tot 2030 bieden deze regels voldoende houvast om de gestelde doelen te behalen.

Evaluatie

Omdat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur snel gaan, wordt het plaatsingsbeleid tussentijds geëvalueerd. Indien noodzakelijk wordt het beleid aangepast en opnieuw vastgesteld door het college. In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van dit beleid af te wijken.

Bijlage(n)

1. Uitvoeringsregels Laadinfrastructuur Weert
2. Raadsinformatiebrief
3. Persbericht

